Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

Nr. 223 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2015

Het onderwerp luchtkwaliteit is verschillende malen besproken met uw Kamer. Met de motie Cegerek/Van Tongeren (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 25) en de motie Van Tongeren (Kamerstuk 30 175, nr. 216) is verzocht om beleid te ontwikkelen gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, ook in gebieden die (net) aan de norm voldoen. Tegen deze achtergrond is samen met zeven grote gemeenten bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om ook binnenstedelijk overal zo snel mogelijk de Europese grenswaarden te halen, en om met het oog op de gezondheid de lucht schoner te maken. Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten van dit overleg zoals ook toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van oktober jl.

Actieplan

Zowel gemeenten als het Rijk hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het verbeteren van de luchtkwaliteit. De gezamenlijke aanpak vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft ertoe geleid dat de lucht de afgelopen jaren aanzienlijk schoner is geworden; er resteren slechts nog enkele hardnekkige binnenstedelijke knelpunten. Bij aanvang van het NSL was er langs ruim 300 km rijbaan sprake van een NO_2-concentratie hoger dan de grenswaarde. Naar verwachting ligt dit in 2015 rond de 10 km voor het Nederlandse wegennet. De laatste, veelal hardnekkige knelpunten doen zich voor in binnenstedelijk gebied. Om deze reden, en omdat ook onder de grenswaarde zich gezondheidsrisico's kunnen voordoen, is in het bestuurlijk overleg van 22 september jl. gekeken waar mogelijkheden liggen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren.

Samen met de gemeenten ben ik gekomen tot een Actieplan Luchtkwaliteit waarmee door de inzet van een breed maatregelenpakket de luchtkwaliteit verder wordt verbeterd. Dit maatregelenpakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale

kst-30175-223
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuilend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden, en het programma Slimme en Gezonde Stad. Een nadere toelichting op het Actieplan Luchtkwaliteit is bijgevoegd.

Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Anders dan in andere steden blijven alleen in Amsterdam en Rotterdam, o.a. door het verschil tussen de theoretische en praktijkemissies van auto's, meerdere over de stad verspreide hardnekkige knelpunten (normoverschrijdingen) bestaan.

Gezien de omvang en hardnekkigheid van de binnenstedelijke luchtkwaliteitsknelpunten in Amsterdam en Rotterdam ben ik voornemens deze gemeentes te ondersteunen bij de aanpak van deze knelpunten. Daarom zullen extra middelen worden uitgetrokken om de verbetering van de luchtkwaliteit in deze steden te bevorderen. Het betreft een eenmalig bedrag van naar verwachting € 16 mln; € 8 mln voor Amsterdam en € 8 mln voor Rotterdam.

Vervolg

Samen met de gemeenten zal het Rijk zich blijven inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren. In overleg met gemeenten wordt bezien wat de meest geschikte samenwerkingsvorm is. Verder is mijn voornemen om het NSL te verlengen tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt (in 2018). Voordeel hiervan is dat de (bijna) luchtkwaliteitsknelpunten op de huidige manier gemonitord kunnen blijven en de steden meer tijd krijgen om de hun reeds toegekende NSL-budgetten te besteden aan luchtkwaliteitsmaatregelen. Met het verlengen van het NSL sluiten het NSL en de Omgevingswet mooi op elkaar aan waardoor er geen juridisch overgangsregime nodig is. Ook na het NSL zal de luchtkwaliteit worden gemonitord, waarbij gebruik zal worden gemaakt van nieuwe beschikbare technieken en innovaties, zoals de inzet van sensoren.

Naast gemeenten, provincies en het Rijk zetten ook andere partijen zich in voor het schoner maken van de lucht, zoals verschillende maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Zij blijven de komende tijd nauw betrokken bij de gesprekken over mogelijkheden om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en de innovatieve kracht op dit terrein te benutten. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt daarom het initiatief voor het organiseren van het nationaal congres Luchtkwaliteit op 7 december 2015.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

Bijlage

Actieplan

Europees bronbeleid

Europees bronbeleid voor voertuigen is de afgelopen jaren, ondanks de verschillen die er zijn tussen theoretische en praktijkemissies van auto's, een effectieve manier geweest om bij te dragen aan een landelijke daling van de te hoge concentraties van stikstofdioxide en fijnstof en daarmee aan een afname van het huidige aantal lokale knelpunten. Als deze verschillen er niet waren geweest, dan zou vrijwel overal aan de normen voor luchtkwaliteit zijn voldaan. Dankzij de regelmatige praktijktesten van voertuigen en het doorvoeren van de resultaten daarvan in de luchtkwaliteitsmodellen, heeft Nederland zich niet rijk gerekend. Het luchtkwaliteitsbeleid hoeft naar aanleiding van de softwarefraude bij Volkswagen dan ook niet te worden aangepast. De laatste inzichten in praktijkemissies, zoals op 6 juli 2015 (Kamerstuk 30 175, nr. 220) gedeeld met uw Kamer, zullen nog wel verwerkt moeten worden in de modellen. Dit loopt mee met de jaarlijkse update die rond maart volgend jaar beschikbaar komt.

Het bronbeleid richt zich niet alleen op het wegverkeer. Het Rijk streeft samen met het bedrijfsleven naar het terugdringen van de milieubelasting vanuit het goederenvervoer per binnenvaart, waardoor deze modaliteit in de toekomst aantrekkelijk blijft voor verladers. De inzet van het Rijk is hierbij gericht op het verkrijgen van een modern en adequaat internationaal regelgevend kader voor veilige, milieuvriendelijke en duurzame ontwikkeling van de binnenvaart en van havens. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de rijksoverheid zich inspant om in het kader van de Non Road Mobile Machinery Richtlijn de normen voor uitstoot van NO_x, PM10, PN en methaan voor nieuwe binnenvaartmotoren aan te scherpen.

Op 1 januari 2015 is in de Sulphur Emission Control Area (SECA) een strengere zwavelnorm ingegaan. Deze norm geldt voor de Baltische zee, de Noordzee en Het Kanaal. Een onderzoek van de DCMR Milieudienst Rijnmond toont aan dat de lucht in het westelijk deel van het Rotterdams havengebied als gevolg van deze norm zo'n 20% minder SO_2 (zwaveldioxide) bevat dan in 2014. Daarnaast is onlangs met de overige Noordzeelanden afgesproken om een aanvraag voor de NO_x Emission Control Area (NECA) voor de Noordzee in te dienen (gericht op nieuwe schepen), zodra overeenstemming wordt bereikt met de Oostzeelanden. Er wordt vooralsnog geen nieuwe EU-regelgeving voor de bestaande vloot verwacht. Nederland richt zich daarom op «vrijwillige vergroening» en benutting van het bestaande instrumentarium (CEF, Horizon 2020, LIFE, EFSI). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt daarnaast een scenario van verdere uitbreiding van regionale gebiedsverboden (zoals Tweede Maasvlakte).
Europees beleid leidt er niet alleen toe dat voer- en vaartuigen in Nederland schoner worden, maar ook die in ons omringende landen. Hierdoor dalen ook de achtergrondconcentraties in Nederland. Momenteel wordt er onderhandeld over een herziening van de Richtlijn inzake reductie van nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (ook bekend als de NEC-Richtlijn). Deze Richtlijn is van groot belang om de luchtkwaliteit in heel Europa -ook in Nederland- te verbeteren. Nederland zet zich in voor een hoog Europees ambitieniveau.

Nationaal beleid

Roet (elementair koolstof, EC)

Roet is één van de vervuilende stoffen die een indicator zijn voor luchtvervuiling; roet is dat met name met het oog op de gezondheid. Hoewel de concentraties door invoering van roetfilters al zijn verlaagd, willen gemeenten en het Rijk actief de roetconcentraties verder terugdringen. Bij de maatregelen om roetconcentraties te verlagen, gaat het met name om maatregelen die resulteren in een lager aandeel van oudere dieselauto's (zonder roetfilter) in de (binnen)steden en om inzet gericht op vergroten van het aandeel van de nieuwste generatie bussen (Euro-VI). Met het landelijk meetnet kan de voortgang worden beoordeeld.

Ten aanzien van het verminderen van roet wordt op nationaal niveau de komende jaren ingezet op het tegengaan van verwijderen van roetfilters in dieselpersonenauto's met affabriek roetfilters. Zoals aangekondigd in de brief van 6 juli 2015 (Kamerstuk 30 175, nr. 220) wordt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op dit moment een aantal testmethoden onderzocht om tijdens de APK te kunnen controleren of affabriek roetfilters niet zijn verwijderd en nog goed functioneren. Tijdens het AO Milieuraad van 15 oktober 2015 is aangegeven dat u in januari op de hoogte wordt gebracht van de bevindingen van het onderzoek. Omdat daarna de scope van het onderzoek is uitgebreid met een aanvullende testmethode verwacht ik u in maart 2016 hierover te kunnen berichten. De planning is dat in de loop van 2016 de gekozen APK-roetfiltertest zal worden getest bij een aantal geselecteerde bedrijven. Daarna zal verdere besluitvorming plaatsvinden.

Binnenvaart

De provincie Zuid-Holland neemt met het samenwerkingsproject Clean Inland Shipping (CLINSH) het initiatief om de binnenvaart verder te verschonen. Dit project is opgezet samen met o.a. de gemeente Nijmegen, het Havenbedrijf Rotterdam, het bedrijfsleven, Antwerpen, Gent en de deelstaat Noordrijn-Westfalen. Recent is een voorstel ingediend voor het LIFE-programma van de Europese Commissie. Doel van dit project is de effectiviteit van emissiereducerende technieken en brandstoffen in de binnenvaart te demonstreren, de potentiële impact hiervan op de luchtkwaliteit in haven- en riviersteden vast te stellen, en voorstellen te doen voor regulerend en stimulerend beleid op Europees, nationaal en lokaal niveau. Hierbij is speciale aandacht voor grensoverschrijdende harmonisatie van lokaal beleid.

Dieselauto's en oude bestelauto's

In Autobrief II die op 19 juni jl. door de Staatssecretaris van Financiën aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32 800, nr. 27) is gezonden, is een accentverschuiving in de autobelastingen aangekondigd waarbij het belang van luchtkwaliteit zwaarder wordt gewaardeerd. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft aan dat de schadelijke uitstoot (NO_x en fijnstof) van vooral zeer oude dieselvoertuigen steviger ingrijpen rechtvaardigt[1]. Voor deze meest vervuilende dieselauto's wordt een extra bijdrage verwacht in de vorm van een verhoging van de MRB per 1 januari 2019.

[1] http://www.pbl.nl/vraag-en-antwoord/worden-de-normen-voor-luchtkwaliteit-in-binnensteden-gehaald

De MRB-verhoging gaat gelden voor dieselpersonenvoertuigen en dieselbestelvoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km. Het betreft met name personenvoertuigen zonder affabriek roetfilter ouder dan 2005. Bij bestelvoertuigen gaat de MRB-verhoging uitsluitend gelden voor voertuigen van 12 jaar en ouder.

Voorts komt het Rijk ondernemers, die gevestigd zijn in randgemeenten van gemeenten die kiezen voor een milieuzone voor bestelauto's, tegemoet bij de vervanging van oude bestelauto's. Deze regeling wordt opengesteld zodra er meer zicht is op de afwikkeling van de software-fraude bij Volkswagen.

Schone bussen, aanbod om de NOx-uitstoot in de praktijk te laten meten

Door de inzet van schone bussen kan de luchtkwaliteit in steden worden verbeterd. Door het laten uitvoeren van een praktijktest kunnen belanghebbenden inzicht krijgen of Euro-VI dieselbussen en distributietrucks in de praktijk tijdens een typische stadsdienst daadwerkelijk zeer schoon zijn. Om hierin te voorzien biedt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan dat TNO als onderdeel van het emissiemeetprogramma voor vrachtwagens en bussen een monitortest uitvoert waarbij de NOx-uitstoot tijdens een normale dienst wordt gemeten. Het gaat hierbij om een test die gedurende meerdere dagen tijdens de praktijkinzet van een bus op de lijn of truck tijdens het distributievervoer wordt uitgevoerd. In principe kan de bus of truck zijn normale dienst vervullen.

Concessieverleners die voor nieuw aan te schaffen Euro-VI bussen aanvullende eisen willen stellen op het gebied van luchtkwaliteit, kunnen er door uitvoering van een praktijktest voor zorgen dat de meest schone bussen worden gebruikt. Maar ook vervoersmaatschappijen die inzicht willen krijgen in de NOx-prestaties van reeds aangeschafte Euro-VI dieselbussen komen in aanmerking om door TNO een test te laten uitvoeren. De kosten van de test worden door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gedragen. Het ministerie beoogt op deze manier de ontwikkeling en aanschaf van daadwerkelijk schone voertuigvloten te bevorderen.

Verbinding beleid luchtkwaliteit en klimaat

Zowel gemeenten als het Rijk blijven inzetten op verschoning van het wagenpark en streven op termijn naar geheel emissieloze voertuigen. Dit draagt niet alleen bij aan een gezondere leefomgeving, maar ook aan de doelen van het Energieakkoord. Bij de inzet op elektrische aandrijflijnen en de introductie van waterstof en LNG lopen de doelen voor klimaat en gezondheid gelijk op. De steden zijn goede pilotregio's voor deze nieuwe voertuigen, omdat met relatief weinig tank- en oplaadpunten veel voertuigen bediend kunnen worden. De inwoners profiteren omdat de voertuigen ook stiller en schoner zijn. Voorbeelden van samenwerkingsprogramma's van Rijk, regio's en private partijen zijn de green deals over zero emissie bussen, zero emissie stadslogistiek en elektrische laadpalen in de publieke ruimte. Opschaling en versterking van zero-emissie projecten in steden is mogelijk door betrokken partijen en middelen voor luchtkwaliteit en klimaat te verbinden, projecten op te schalen, en de gang naar Europese cofinanciering te maken.

Met name op het gebied van het OV is de focus gericht op het optimaliseren van aanbestedingsregels en het ontsluiten van EU cofinancieringsinstrumenten waarmee een overgang in gang kan worden gezet naar zero emissie rijden. Hierover bent u geïnformeerd op 1 juli jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 604).

Glastuinbouw

Per 2019 gaan regels gelden voor het verlagen van de uitstoot van de glastuinbouw. Met name voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is glastuinbouw naast verkeer een belangrijke bron voor de concentratie stikstofdioxide in het stedelijke gebied. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt het initiatief om samen met de provincie Zuid-Holland en de betreffende gemeenten de mogelijkheden te onderzoeken hoe tuinders kunnen voorsorteren op de regels die per 2019 gaan gelden.

Stedelijk beleid

Ondanks alle maatregelen en inzet van eigen middelen kampen Rotterdam en Amsterdam met meerdere knelpunten verspreid over de stad die moeilijk oplosbaar zijn. Om deze nog resterende hardnekkige knelpunten aan te pakken, hebben Amsterdam en Rotterdam aanvullende maatregelen ontwikkeld.

Amsterdam heeft de afgelopen jaren tal van maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De belangrijkste daarvan zijn een grote milieuzone voor het vrachtverkeer en daarnaast is de gemeente koploper op het gebied van elektrisch vervoer. De komende jaren gaat Amsterdam voortvarend verder met het verbeteren van de luchtkwaliteit. Zo worden er milieuzones ingevoerd voor onder meer bestelvoertuigen, taxi's en touringcars. Er komt ook een regeling schoner parkeren voor nieuwe parkeervergunningen (via leeftijdseisen voertuigen).
Om de knelpunten aan te pakken, wil Amsterdam dat het lokale openbaar vervoerbedrijf (GVB) versneld dieselbussen vervangt door schone zero emissie bussen. De aanschaf van zero emissie bussen kent echter meerkosten, en bovendien is extra geld nodig voor de benodigde infrastructuur.

Rotterdam zet in op het vergroten van het aandeel van fietsverkeer en OV-gebruik en op het verschonen van het wagenpark in de stad; dat ziet Rotterdam als de meest doelmatige inzet in stedelijk gebied. De Rotterdamse Raad heeft daarnaast besloten tot een forse ambitie voor het terugdringen van de concentratie roet (EC), teneinde een betere gezondheid voor Rotterdammers mogelijk te maken. Verdergaande inzet is zeker ook nodig omdat anders pas in 2022 aan de wettelijke normen voor NO_2 kan worden voldaan. Er is besloten tot een groot aantal maatregelen, waaronder bijvoorbeeld het stimuleren van schonere binnenvaart, een verbod voor vrachtauto's op de 's-Gravendijkwal, het invoeren van een milieuzone voor alle categorieën sterk vervuilende voertuigen, en het instellen van een sloop- en stimuleringsregeling om bewoners en ondernemers te ondersteunen bij de overstap naar een schoner voertuig. Er zullen acht zero emissie bussen in en naar Rotterdam rijden (zes brandstofcel elektrische en twee range extender elektrische bussen) als opmaat voor verdere opschaling. Daarbovenop zijn extra gemeentelijke middelen vrijgemaakt voor het treffen van maatregelen. Rotterdam verzoekt het Rijk financieel bij te dragen aan een nieuwe slooppregeling voor bestel- en personenauto's, een aanvullende stimuleringsregeling voor schone voertuigen en de verbetering van de elektrische laadinfrastructuur.

Zoals hierboven aangegeven ben ik voornemens eenmalig naar verwachting € 16 mln beschikbaar te stellen; € 8 mln voor Amsterdam en € 8 mln voor Rotterdam, om deze gemeenten te helpen bij de aanpak van de hardnekkige knelpunten.

De OV-concessies voor de schone aardgasbussen in en om Den Haag lopen eind 2017 af. Voor de vernieuwing van bussen door de Metropoolregio is een zo laag mogelijke emissie een belangrijk uitgangspunt. Den Haag gaat de luchtkwaliteit verder verbeteren. Niet alleen worden de succesvolle sloopregeling, de uitrol van het laadpalennetwerk en de verbetering van fietsvoorzieningen verder uitgebreid, maar ook worden nieuwe mogelijkheden aangeboord, zoals betere luchtkwaliteit in scholen en andere bestemmingen voor gevoelige groepen. Hierbij worden initiatieven van burgers en bedrijven in de wijken zelf gebruikt en gestimuleerd.

Utrecht zet zich in voor een reductie van het autoverkeer in de stad, en daar waar dat niet kan op zo schoon en stil mogelijk. Op die wijze tracht Utrecht de ambitie op het gebied van gezondheid en duurzaamheid te bereiken. Dit gebeurt door in te zetten op het stimuleren van het fiets- en OV-gebruik, invoeren van een milieuzone om sterk vervuilende voertuigen te weren, en het stimuleren van zo schoon mogelijke voertuigen richting zero emissie.

In de regio Arnhem-Nijmegen worden voorbereidingen getroffen om de volgende OV-concessie volledig nul emissie te maken: er loopt een proef met waterstofbussen, er wordt naar verwachting een waterstoftankstation gerealiseerd (met steun van de EU), en er loopt een E-bus 2020 project waarbij de nieuwe generatie trolleybussen wordt getest (verder rijden zonder bovenleiding). De huidige concessie in deze regio is al erg schoon met 220 groen gas bussen en 45 trolleybussen. Bij de eerste vervanging in 2018 is er echter een kans om verder richting zero emissie op te schuiven. De regio zoekt daarbij de samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu én met Duitse partners.

Nijmegen streeft naar een groene stad met een gezonde luchtkwaliteit en introduceert daarvoor een Nijmeegse roetnorm. Nijmegen onderzoekt de hoogte van deze reductienorm en bekijkt welke maatregelen nodig zijn om aan de reductienorm te voldoen. Nijmegen werkt samen met Arnhem aan een initiatief voor gezondere lucht en zoekt daarvoor samenwerking met een aantal grote steden in het aangrenzende Noordrijn-Westfalen in Duitsland. Gezamenlijk hebben zij meer slagkracht om de lucht in de Euregio gezonder te maken en ook roet te reduceren.

De kern van het Eindhovense programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit is «schoner en – waar nodig – minder». In het kader van het uitgangspunt «schoner» heeft Eindhoven actief het gebruik van schone motoren gestimuleerd, zoals een grote milieuzone voor vrachtverkeer, schoner openbaar vervoer en faciliteiten ten aanzien van elektrisch vervoer. Eindhoven kent inmiddels een groot netwerk van laadpalen en breidt dat de komende jaren fors uit. Tevens zijn op de ring en de invalswegen maatregelen getroffen om de doorstroming te bevorderen, wat eveneens zorgt voor een verminderde uitstoot. In het kader van het uitgangspunt «minder» is het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen binnen de ring de afgelopen jaren actief verminderd door vervoersstromen als openbaar vervoer, fiets en voetganger meer te faciliteren en het gemotoriseerde verkeer naar de ring en de randweg Eindhoven te verplaatsen.

Eindhoven zet ter verbetering van de luchtkwaliteit in op verregaande maatregelen om het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen binnen de ring en op de belangrijkste radiaal van de stad (John F. Kennedylaan) nog verder terug te brengen. Via dynamisch verkeersmanagement op alle modaliteiten zal sturing gaan plaatsvinden. Op de ring zal het aantal kruisingen verminderd worden, en de links/rechtsbewegingen richting centrum verder geoptimaliseerd. Op het gebied van schone stedelijke

distributie worden de partners in de stad uitgenodigd hiervoor met initiatieven te komen. Ook een uitbreiding van de milieuzone voor andere voertuigcategorieën kan zo'n initiatief zijn. Onderzocht worden nog de mogelijkheden om het mobiliteitsknelpunt bij Neckerspoel/Fellenoord op te lossen. Daarnaast worden in gang gezette maatregelen binnen de ring voortgezet.

Voortgang programma Slimme en Gezonde Stad

Het programma Slimme en Gezonde stad heeft tot doel te verkennen hoe tot een permanente verbetering van de leefbaarheid en gezondheid in de stad te komen zonder hierbij nieuwe normen op te leggen. Samen met steden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gewerkt aan oplossingen voor een gezonde, duurzame en leefbare stad. De focus ligt daarbij op luchtkwaliteit en geluid, omdat deze twee thema's uit oogpunt van milieu in hoge mate bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van burgers. Met een aantal steden wordt samengewerkt in concrete ruimtelijke plannen waarin geëxperimenteerd wordt met inzet van methoden voor gezond ontwerpen, de inzet van nieuwe technologie (sensoren en big data) en het uitlokken van gezond gedrag van de gebruikers van de openbare ruimte. Naast kennisoverdracht en het inzetten op gezondheid in concrete situaties wordt aandacht besteed aan uitwisseling van ervaringen via netwerkbijeenkomsten, congressen en publicaties. Het programma loopt tot en met 2018.

De aanpak in het thans lopende traject met de gemeente Eindhoven geeft een goede illustratie van de aanpak. Eindhoven heeft met behulp van de Milieu Gezondheidsrisico-indicator van het RIVM geconcludeerd dat relatief eenvoudig substantiële bijdragen aan de verbetering van de leefomgeving gerealiseerd kunnen worden door al in het planproces aandacht te schenken aan gezondheid. Verder onderzoekt de gemeente samen met onder meer het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) hoe gegevens over luchtkwaliteit, die met het lokale meetsysteem AiREAS zijn verkregen, door inwoners gebruikt kunnen worden. Verschillende andere steden hebben in navolging van de ervaringen in Eindhoven aangegeven dit meetsysteem te willen inzetten voor het betrekken van hun burgers bij de luchtkwaliteit in hun stad. In netwerkbijeenkomsten voor steden wordt de komende tijd aandacht geschonken aan de ervaringen en de mogelijkheden die deze instrumenten bieden voor lokaal leefbaarheidsbeleid.

In Rotterdam zijn twee pilotprojecten gestart. Eén pilot betreft een initiatief van een groot aantal stakeholders om zich als coalitie in te zetten om te komen tot vergaande verduurzaming van het Schouwburgplein en directe omgeving. De tweede pilot betreft het realiseren van een nieuw stedelijk verkeersplan in Rotterdam, waarbij verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en van de gezondheid één van de randvoorwaarden is.